5B13

Exp 0380

I N D I C E

ARCHIVO	N° INT.	DOCUMENTO
5-B-13	325	Entrevista. Operaciones de helidesembarco realizadas por un helo.del EA.
"	326	Entrevista. Vuelos Ant/Sup y Ant/Sub ejecutados por aviones Neptune.
"	327	Operaciones de Helos WG-13 y AI∅3 durante la II Fase.
"	329	Entrevista. Operación reconquista GEORGIAS DEL SUR.
"	370	AR Uniformes para el personal embarcado.
"	380	Entrevista. Logística y apreciaciones en general.
"	385	AR Equipos y elementos de superv. en el mar.
"	386	AR Diario de guerra.
"	387	AR Helicópteros armados.
"	388	AR Vuelos del Control de Tránsito Marít.
"	389	AR Alistamiento de medios navales.
"	391	AR Orgánica, adiestramiento y doct. GE.
"	393	AR Estudio orgánica operativa.
"	394	AR Lucha contra incendio en buques.
"	399	AR Adiestramiento en armas.
"	428	Entrevista Alte. GARCIA BOLL.
"	432	Especializaciones del personal AR.
"	439	AR Doctrina de operac. helitransp.
"	440	Entrevista. Icia. en MLV y APOSNAVINAS.
"	444	AR Conocimientos profesionales básicos para el accionar conjunto.
"	445	AR RAtificación por la experiencia bélica de la instrucción y adiest. IM.

TI

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 0 380

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5- B- 13

CLASIFICADO



ENTREVISTA

LUGAR: COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE.

FECHA: 04-III-83.

C.O.A.

TEMA: LOGISTICA Y APRECIACIONES EN GENERAL.

EXPTE. ... NO Nº Ø 380

ENTREVISTADO: CF Emilio COURTHIADE.

C.O.A.

ENTREVISTADORES: CF Luis RIBERO PIERA
CF Jorge M. DELECLUZE

ARCHIV o 5-B-13

GRADO DE PARTICIPACION: Segundo Comandante del Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD".

INFORMACION OBTENIDA:

CLASIFICADO

1. VIVERES.

Durante la operación se quedaron sin víveres frescos. Debieron reaprovisionarse del V-2, modo aéreo, debiendo el helicóptero efectuar 14 VERTREPS.

En otra oportunidad debieron reaprovisionarse de víveres en Puerto Madryn con el buque atracado en tercera andana, por no haber lugar suficiente para hacerlo a muelle.

Con respecto al reaprovisionamiento del V-2, éste se pudo hacer ya que había buen tiempo pues los víveres deben ser llevados por cubiertas exteriores hasta la boca de embarque más allá del centro del buque.

Considera que el fraccionamiento de víveres es totalmente inapropiado ya que el hecho que, tanto las papas como las cebollas, son provistas en bolsas de grandes dimensiones, éstas no se adaptan para el manipuleo por el personal y su carga en los ascensores de víveres. Debe tenerse en consideración que los buques modernos no cuentan con papera.

Un problema similar al anterior se presenta con la carne congelada, difícil de manipular y estibar debido al tamaño de los trozos.

Conclusión: Todos los víveres deberían entregarse en envases de cartón, lo suficientemente fuertes para que no se destruyan con el manipuleo y de un tamaño tal que sean de fácil estiba y transporte.

2. COMBUSTIBLE.

Afloran nuevamente los inconvenientes debido a la falta de apostaderos o puertos de apoyo en el litoral patagónico en donde poder reabastecerse.

Durante la operación debieron hacer combustible varias veces, navegando y fondeado, del Petrolero de YPF PUERTO ROSALES.

Comentarios: El petrolero tiene una sola maniobra de entrega (Ebor.). Por contar con una sola maniobra, el tiempo de espera para hacer combustible es muy prolongado.

/.

./   2

Por la misma maniobra entrega FON y TURBONAVAL. Al cambiar de FON al combustible más liviano, debe lavar todo el sistema y mangueras arrojándose al mar gran cantidad de combustible.

Al hacer combustible navegando no hay problemas con la maniobra, cosa que no sucede al hacerse fondeado, con un poco de onda, ya que por la diferencia de tamaños, el período de rolido es distinto, con los conocidos inconvenientes que ésto origina. La única forma que el rolido no afecte sería la utilización de grandes defensas inflables lo suficientemente fuertes para que no se destruyan. En las aproximaciones y coordinaciones para efectuar la maniobra hubo problemas de comunicaciones atribuíbles en mayor grado a la operación de los equipos (frecuencias no cubiertas, no atención de los llamados, etc.)

3. SANIDAD.

Si bien se contaban con todos los elementos que correspondía tenerse abordo, como consecuencia del hundimiento del SHEFFIELD, se analizó el tema atención a quemados, encontrándose que son muy pocas las previsiones a este respecto. No se contaba con las bolsas plásticas descartables de intenso uso en caso de quemaduras. Al solicitar su provisión, no se encontraban en existencia.

Conclusión: DISA deberá analizar el tema.

4. COMENTARIOS GENERALES.

4.1 Previo a entrar a la BNPB para efectuar un reabastecimiento se mandó un despacho con el pedido de víveres. Al reclamar las provisiones, ya en la BNPB, éstas no se proveyeron por no haberse elevado la tarjeta pedido que reglamentariamente corresponde (en época de paz).

4.2 A excepción de los Talleres que trabajaron muy bien, sin demoras y muy organizados, el resto de la BNPB "no estaba en guerra".

4.3 Fué prácticamente nulo el apoyo espiritual en la BNPB, a excepción del brindado en la parroquia Stella Maris. No existió ese apoyo a nivel casino de Flota siendo éste un lugar accesible para el personal de marineros y conscriptos. Esto fué muy sentido por el personal.

4.4 En el planeamiento se previó que la APCA desembarara desde un destructor misilístico no preparado a esos efectos. Con la colaboración de TT.GG. se instalaron 6 estaciones para desembarco en bote de goma.

4.5 En caso de conflicto, la Marina Mercante que tome parte del mismo se debería integrar al sistema de abastecimiento naval ya que continuaban con su sistema con el agente marítimo correspondiente. En definitiva, las unidades de la Armada, terminaban dando víveres a los petroleros.

4.6 Se necesitó reemplazar un remolque. No había ninguno en existencia en los pañoles de la BNPB. Fue provisto al finalizar el conflicto.

//..



..//

4.7 Por interceptación de comunicaciones se pudo saber que los ingleses tenían un grupo de buzos salvamentistas embarcados como una unidad móvil para apoyo de quien necesitara sus servicios. Este grupo rescató al Sir Tristram luego de ser abandonado.

4.8 Por el poco uso, en cantidad de horas, que normalmente se le da al helicóptero, nunca llega a tener sufientes horas de servicio para que sea necesario su mantenimiento abordo. Debido a ésto no se tiene experiencia en mantenimiento estando embarcado. El helicóptero tuvo que volar con su tiempo entre recorridas, vencido, por no habérsele podido hacer el mantenimiento, pese a contarse con los elementos necesarios.

4.9 Críticas a la APCA:

a) Gran lentitud en el embarque en los botes de goma por no hacerlo con la mochila colocada.

b) No tenían adiestramiento en desembarco desde buque.

c) No sabían hacer pedido de fuego de apoyo sin spotearlo.

4.10 <u>Buque Logístico</u>.

En caso de haber entrado en acción el buque tenía que regresar a P.B. para reponer la munición consumida dado que no había nada previsto para reabastecer a las unidades en el mar ni en puertos del litoral.

JORGE MARCELO DELECLUZE
CAPITAN DE FRAGATA

LUIS M. RIBERO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA